

第4章 カンボジア タイ国境における経済開発の現状と課題

著者	矢倉 研二郎
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジ研選書
シリーズ番号	22
雑誌名	メコン地域 国境経済をみる
ページ	147-180
発行年	2010
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00016955

第4章

カンボジア

ータイ国境における経済開発の現状と課題ー

矢倉 研二郎



はじめに

カンボジアの国境地域は、必ずしも貧困地帯ばかりではないが、これまで経済活動の中心ではなかった。カンボジアでは、首都プノンベンに人口と富が集中しているだけでなく、近年のカンボジアの経済成長のエンジンであり、かつ同国最大の輸出産業でもある縫製業も首都およびその近郊に集積している。成長のもうひとつの原動力である観光業は、アンコールワットを擁するシエムリアップ、そしてマリン・リゾートのあるシハヌークビルに集中している。カンボジアの国境地域の産業で目立つものといえば、これまではカジノくらいしかなかった⁽¹⁾。このカジノは、それが非合法とされる隣国の国民を顧客としている。

しかし一方で、国境地域の経済開発のポテンシャルは高い。国境地域は、自国のもつ強みと隣国のもつ強みをともに活用することができるという利点をもつからである。例えばタイやベトナムとの国境地域についていえば、それらの国々のもつより整ったインフラと、カンボジアのもつ低賃金労働力や一般特惠関税（GSP）の後発開発途上国（LDC）特惠措置による先進国市場への無税アクセスとを同時に活用した工業開発も可能である。

国境地域のなかでも経済開発のポテンシャルが特に高いと考えられるのが、タイとの国境地域である。二国間の経済発展水準格差が一番大きいだ

けに、他の国境よりも補完関係が大きいのである。タイのインフラはベトナムのそれよりも充実している。タイの国民は購買力も高いので、タイ人を顧客としたビジネスも発展しやすいであろう。一方で、カンボジアとタイとの賃金格差はベトナムとのそれよりも大きいので、賃金格差を理由として隣国企業が投資する可能性も、タイ国境でより大きいと考えられる。

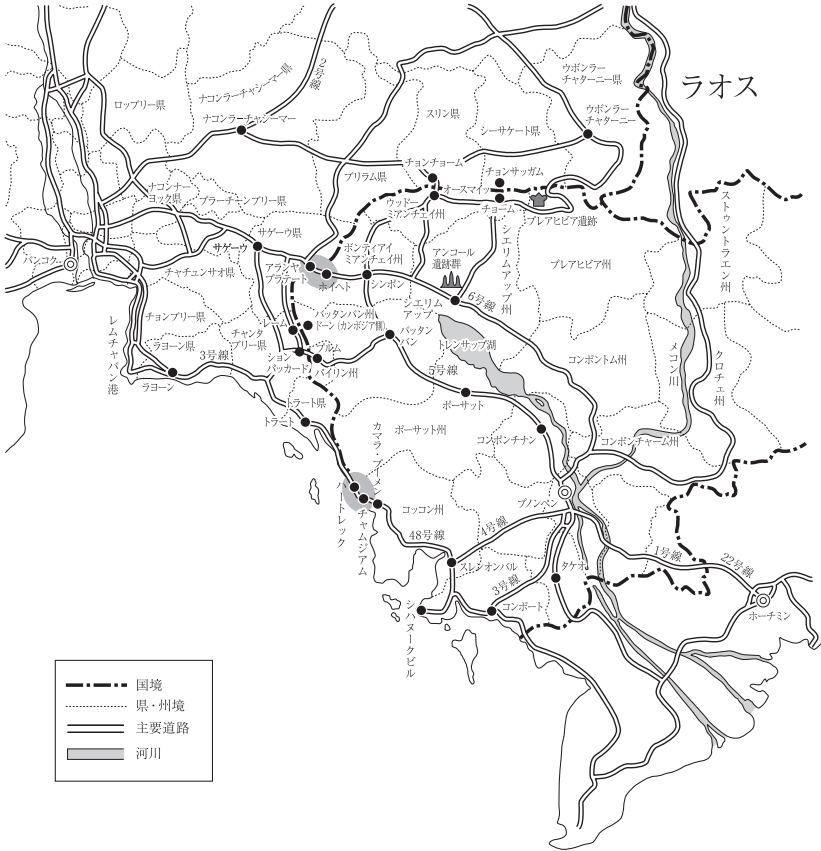
こうした国境地域の経済開発のポテンシャルは、大メコン圏（GMS）における経済回廊の整備によってさらに高まると考えられる。そこで本章では、カンボジアの国境地域の経済開発の可能性といった観点から、タイとの国境ゲートのうち、南部経済回廊が通るポイペト（ボンティアイミアンチェイ州）と、GMS 南部沿岸サブ回廊が通るチャムジアム（コックコン州）に焦点をあてる。

カンボジアとタイとの国境には計6カ所の国際国境ゲート（国境管理事務所がありビザを発給しているゲート）が設置されている（図1）⁽²⁾。本章で取り上げるポイペトは、なかでも出入国者数と輸出入金額が多いゲートである。これに対してチャムジアムはヒトやモノの出入りが多いゲートではない。しかし、後にみるように、ふたつのゲートとも他のゲートとは異なり工業開発計画が進行中である。

ただし、ほかのふたつの隣国であるラオスとベトナムとの関係に比べて、カンボジアとタイの政府レベルでの関係は必ずしも良好ではない。2008年に勃発した世界遺産プレアビヒアの領有権を巡る紛争はその一例であり（本章コラム参照）、それは根底にある二国間の相互不信が表面化したものと考えられる。本章ではこのことが国境地域の経済や越境交通協定（CBTA）実施に及ぼす影響についても触れる。

以下、第1節、第2節では、それぞれチャムジアム、ポイペトの国境ゲートの運用やヒトとモノの動きの実態を示した後、それぞれの地域の経済の概況と経済特別区を通じた開発の動きを紹介する。第3節では、これら国境地域の今後の経済開発の可能性と課題を論じるとともに、そこにおける政府の役割や二国間関係のもつ意味にも触れる。

図1 タイ・カンボジア国境



(出所) タイおよびカンボジアの地図をもとに作成。

第1節 チャムジアム＝ハートレック国境ゲート

1. チャムジアムの概要

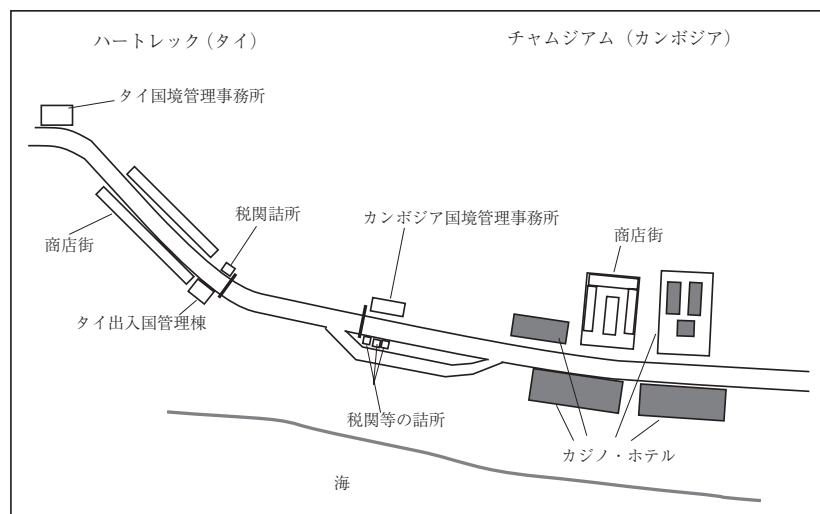
チャムジアムはカンボジア西部のコクコン州に属する。州都⁽³⁾は州の西部に位置し、タイ国境からわずか8 km の距離にある。同州は山岳地帯の割合が高いこともあり、人口は約14万人(2008年現在)と少ない(NIS

[2008])。

州の南東部にはプノンペンとシハヌークビルを結ぶ国道4号線が走り、同線から分岐する国道48号線が州都に通じている。かつて48号線は未舗装の悪路で、また途中の川をわたる橋も架かっていなかったため、他州からココン州都まで陸路で行くことは容易ではなかった。しかし2007年末に舗装と4つの橋の建設が完了し、州都からシハヌークビルまで(222km)は3時間半程度、プノンペンまで(280km)は4時間半程度で結ばれることとなった。ちなみに48号線の舗装はタイ政府が供与したローンによって、橋の建設はタイ政府の贈与によってその資金が賄われた(恒石[2007: 56])。

チャムジアム国境ゲートはバッククラン行政区に属し、州都から約8kmの位置にある。国境から約200mの場所には「ココン・インターナショナル・リゾート・クラブ」(以下、KKIRC)というカジノ・ホテルがある(図2参照)。KKIRCはカンボジア上院議員のリー・ヨン・パット氏が代表を務める「L.Y.P.グループ」によって経営されている。同グループ

図2 チャムジアムーハートレック国境ゲート



(出所) 筆者作成。

は国内各地で輸出入やインフラ建設などの様々な事業を行っているほか⁽⁴⁾、別のカンボジア・タイ国境ゲート（ウッド・ミアン・チェイ州のオースマイ）でもカジノを経営している⁽⁵⁾。カジノの並びには同じく L.Y.P. グループの「サファリ・ワールド」（各種動物ショーが催されている）、さらにカジノの向かいには同グループが設置した商店街があり、40軒前後の店が入居している。しかしそのほかに商業・産業施設はなく、一部の集落を除いて人家もまばらである。

州都と国境を結ぶ道路は2006年に拡幅と舗装が行われたが、その資金は L.Y.P. グループが提供したものである。さらにこの道路が州都の西側を南北に流れる川をわたる「コックン橋」（2002年供用開始）も、同グループが BOT 方式で建設した⁽⁶⁾。

2. ハートレック（トラート）の概要

タイ側のハートレックはトラート県に位置する。バンコクからトラート県の中心部までの道のりは約320kmで、所要時間は5時間程度である。県中心部の近郊には空港もあり、空路ではバンコクから40分程度である。

海に面していることからトラート県では漁業と水産加工業が盛んであり、またチャン島を中心とした観光業も県の重要産業である。しかし製造業の発展は限定的である。

ハートレックはトラート県南東部のクロンヤイ郡の最南端に位置する。県の中心部とは県道318号線で結ばれており、その距離は82km、所要時間は1時間10分程度である。クロンヤイ郡の基幹産業は漁業と水産加工業であり、ハートレックも漁村である。国境ゲート付近には商店が並ぶが、大規模な商業施設は存在しない。

3. 国境における人とモノの動き

(1) 国境の概要

この国境ゲートは朝7時から夜8時まで開かれている。この国境の概略

は図2に示されている。ハートレックには出入国管理棟と税関の詰所が置かれている。出入国管理棟のすぐ先に遮断機があり、そこから数10m先のカンボジア側の遮断機までが中立地帯となっている。チャムジアムには国境管理事務所以外に税関とカムコントロール⁽⁷⁾の小さな詰め所が置かれている。国境管理事務所から数10m東方には露店が5～6軒並び、軽食などが販売されている。

タイ側からみてカンボジア側ゲートのすぐ手前で道が海側に分岐し、入国ゲートを迂回してカンボジア側につながっている。タイ側から来たカジノの客はこの道を通して入国手続きなしでカジノまで行くことが許されている。

(2) 輸出入

タイ・カンボジア間の貿易全体と同様、この国境での貿易はカンボジアの大幅な入超である。カンボジア商務省の統計によれば（表1）、2007年のこの国境を通じたカンボジアからタイへの輸出額は約26万米ドルなのに対し、タイからの輸入額は約5348万米ドルであり、カンボジア・タイ間の貿易額に占めるシェアは、輸入で10%弱、輸出で2%弱である。また、輸出入とも2006年から大きく増加している。タイ側のクロンヤイ税関の（ハートレック＝チャムジアム国境ゲートを通る陸運だけでなく、海運も含む）統計によれば、同税関管轄区域におけるカンボジアからの主な輸入品は木材、通信機器（保税品）、魚介類（未加工品）、カンボジアへの主な輸出品は砂糖、ミルク類、ビール、菓子・ドリンク類、家庭日用品である。

この国境での貨物の越境はタイ側のトラックによって行われており、タ

表1 カンボジアのタイとの貿易額

（単位：1,000米ドル）

	2006年		2007年	
	輸出	輸入	輸出	輸入
対タイ合計	9,026	438,180	16,012	562,433
うち、ポイペトーアランヤプラテート	1,502	221,002	2,261	254,385
コッコントラート	29	40,765	257	53,482

（出所）カンボジア商務省提供のデータ。

イのトラックがカンボジア側の国境から約2km先にあるトラック積替所まで入る。タイから運ばれてきた貨物はそこでカンボジアのトラックへと積み替えられ、カンボジア国内の各地へと運ばれる。クロンヤイ税関職員によれば、この国境では互いのトラックは国境から20kmまでなら相手国に入ることができる。しかし実際にはタイのトラックは通常は上述のトラック積替場までしか入らず、またカンボジアのトラックがタイに入ることとはほとんどない様子であった。

この国境ではリアカーを使った商品の輸送も行われている。カンボジアの商人がハートレックの商店で食料品や日用品を仕入れ、リアカーでチャムジアムまで運んでくるのである。運ばれてきた商品は国境ゲート近くで待機する小型トラックやワゴン車に積み替えられ、カンボジア国内の各地へ輸送される。午前7時台のチャムジアムはこうしたリアカーによる荷物運びで賑わっているが、この光景がみられるのは朝の短時間の間に限られる。午後には空のリアカーが道路脇に放置され、国境ゲート周辺はひっそりとしている。

カンボジア側の税関やカムコントロールによる荷物の検査は国境ゲートで、あるいは上述のトラック積替場で行われている模様であった。リアカーによって輸入される商品にもその荷物量に応じて税関によって課金されている。しかしそれがすべて正規の関税であるのか、あるいはインフォーマルな料金徴収を含んでいるのかは不明である。

(3) 出入国

表2に国境ゲートを通じた出入国者数を示す。タイ出入国管理局のデータによると、2007年におけるこの国境でのタイ人の出入国者はそれぞれ約5万人、カンボジア人を含む外国人のパスポートを用いたタイ入国者は約3万1000人、出国者は約2万2000人である。カンボジア側のデータによれば、パスポートでの出国に限定したカンボジア人の出国者数は約3000人に過ぎないが、後述のように他の方法による出国者もいるので、実際の出国者数はこれよりも多い。

通常、カンボジア人がタイへ入国するにはパスポートとビザが必要であ

表2 カンボジアータイ国境の出入国者数（2007年）

（単位：1,000人）

	カンボジア→タイ	タイ→カンボジア
チャムジアムーハートレック ¹⁾		
カンボジア側データ		
カンボジア人	3	n.a.
外国人	28	21
合計	31	n.a.
タイ側データ		
タイ人	50	50
外国人	31	22
合計	81	72
ポイペトーアランヤプラテート		
カンボジア側データ		
カンボジア人	2,185	2,166 ³⁾
うち、パスポート	62	51
国境通行証	277	270
1日券	1,846	1,846
タイ人	47	48 ³⁾
うち、パスポート	43	41
国境通行証	4	4
第三人	192	195
合計	2,424	2,409
タイ側データ ²⁾		
タイ人	1,229	1,233
外国人	253	241
合計	1,482	1,475 ³⁾

（注） 1)2) パスポートによる出入国のみを含むと考えられる。

3) 小数点以下の数値の四捨五入、もしくは原データの誤りにより、内訳の合計値が表に示された合計と一致しない。

（出所）カンボジア側データのうちチャムジアムーハートレックはMinistry of Tourism[2008]、ポイペトーアランヤプラテートはポイペト国境警察署の統計。タイ側データはタイ出入国管理局統計。

るが、この国境ゲートでは地元住民はそれ以外の方法でもタイに入国することができる。ひとつは1日に限り入国できる1日通行証である。LSCW [2006: 11]によればこのパスでの行き先はハートレックの市場に限定されるが、1日に何度出入国してもよい。この1日通行証はタイ側の出入国管理棟で、50パーツで作成できる。ハートレックで商品を仕入れてくる人々は、この1日通行証でハートレック＝チャムジアム間を往復している。も

うひとつは、クロンヤイ郡のなかにだけ3日間まで入れる国境通行証である。このパスはコッコン州の住民のみが取得可能で、コッコン州役場で作成し、1年間有効である⁽⁸⁾。

(4) CBTAの実施状況

クロンヤイ税関職員によれば、この国境での輸出入手続きのシングル・ストップ化に向けた取り組みはまったく具体化していない。この件についてカンボジア側職員からは話を聞くことができなかったが、クロンヤイ税関職員は、カンボジア側の体制が整っていないことを主な原因として挙げた。また、仮にタイのトラックがカンボジア国内のより遠方まで行けるようになったとしても、カンボジアではすぐにモノが盗まれたりするので、タイのドライバーはカンボジア国内を長距離走りを嫌がるであろう、とも語った⁽⁹⁾。

車両の越境については、上述のように貨物車両やタイからカンボジアのカジノに向かう車はこの国境を越えることができるが、それ以外の車両は基本的に入出国が許されていない模様である。また、一般車両の相互乗り入れ実現の見通しについては情報が得られなかった。

4. チャムジアムの経済

(1) カジノ・リゾート

チャムジアムのカジノ KKIRC は1997年に開業した。タイではカジノが非合法であるために、タイ人はこうした隣国側の国境の街にあるカジノへ足を運ぶのである。後述するポイペトにカジノが集まっているのも同じ理由である。ちなみにカンボジア人自身は自国のカジノでプレーすることは禁じられている。

KKIRCの客のほとんどはタイ人とみられるが、その従業員の大半（幹部の一部以外）はカンボジア人で、KKIRCは1000人以上の雇用の場となっている⁽¹⁰⁾。遠方から働きに来ている従業員もいる模様に、従業員用宿舎も設けられている。

外国人カジノ客数は出入国データから推測できる。上述のように、タイ側からカジノだけに行く客はカンボジア側では出入国手続きを行わないので、その人数はカンボジア側の出入国者統計には含まれていない。これに対してそれらの人々もタイ側の出入国手続きは行うので、その人数はタイ側の出入国者統計には含まれている。したがって、タイ側とカンボジア側の出入国者数の差である約5万人（表2）が、2007年にカジノを訪れるためにタイからカンボジアに入国した外国人の人数となる。

KKIRC とサファリ・パークは同地域最大の雇用の場となっているが、これら施設の地域経済への波及効果は小さいと考えられる。その理由は、第1に KKIRC とサファリ・パークの周辺にほかの商業施設の発展がみられないことである。カジノの客はサファリ・パークに立ち寄ることはあるかもしれないが、それ以外の場所を訪れることはほとんどなく、それゆえリゾート施設内にしかお金が落ちないものとみられる⁽¹¹⁾。第2に、同リゾートが位置するバックラン行政区の人口は1998年から2008年の間に19%増加したが⁽¹²⁾、これはカンボジア全体の人口増加率（17%増）とほぼ同じである。このことは、雇用機会を得るための人口の移入が少ないことを、そしてそれゆえこの間に同行政区の経済が特段には拡大していないことを示している。

L.Y.P. グループは、近隣の海岸沿いに現在のカジノとは別にゴルフ・コースやディスコ、水族館なども備えた450室のリゾート・ホテルを建設する計画をもっている⁽¹³⁾。これが実現すればさらに1000人規模で雇用機会が生まれるであろうが、KKIRCの例をみる限りでは、リゾート施設外の経済の発展につながるかは不透明である。

(2) コッコン SEZ

L.Y.P. グループは、国境から州都方向へ約2.5kmの地点に面積約335haの「コッコン経済特別区」を建設し、工場の誘致を行っている。

カンボジアの経済特別区（SEZ）制度は2005年12月の政令により正式に導入された。SEZはいわゆる工業団地であり、企業が開発した工業団地（あるいはその計画）について、面積や設備などに関する基準を満たし

たものを政府がSEZとして承認する⁽¹⁴⁾。2009年11月現在、正式に承認されたSEZは12カ所、暫定的な登録を済ませたものが9カ所ある。これら計21カ所のうち7カ所がコッコン、ポイペト、バベットといった国境地域に設置されている⁽¹⁵⁾。コッコンSEZは、2007年10月に正式にSEZとして承認されている。

SEZ内に投資する企業にとってのメリットのひとつは、法人税の一定期間免除や原材料などの輸入税免除などの税制上の優遇措置であるが、ほぼ同様の優遇措置はSEZ外に投資した企業であっても条件を満たせば受けることができる⁽¹⁶⁾。SEZ内への投資に独自のメリットはワン・ストップ・サービスを受けられることである。すなわちSEZ内に複数の政府関係事務所が入居した事務所が設置され、その場で各種手続きを行うことができる。例えば製品や原材料の輸出入の際の税関などによる検査も、国境ゲートではなくSEZ内で行うことができる。また会社の登録や製品の原産地証明の申請も、本来ならばプノンペンの省庁に向くべきところであるが、SEZ内で済ませることができる⁽¹⁷⁾。

こうしたメリットを売りにして、L.Y.P.グループはコッコンSEZへの工場誘致を進めている。その目玉は韓国・現代自動車による、カンボジア国内では内戦後初の自動車組み立て工場である。計画では投資額6000万ドルで2010年に操業を開始し、将来的には3000人を雇用して、カンボジア国内の需要を満たすとともに、東南アジア市場へ輸出を行うという⁽¹⁸⁾。同記事では部品をどこから運び込むかについては触れられていないが、この近辺には大型貨物用の港がないこと、しかしタイには自動車部品メーカーが集積していることから、タイから陸路で輸送するものと推察される。

(3) 越境労働力

タイ側のトラート県には多数のカンボジア人出稼ぎ労働者が存在する。2004年時点で、人口22万人の同県で、登録された者だけで約2万人のカンボジア人が働いており、同県内の登録外国人労働者の8割を占めている。さらに未登録のカンボジア人労働者がそれ以上に存在するとみられる(LSCW[2005: 20])。それら出稼ぎ労働者にはコッコン州だけでなく他州

の出身者も多く、またトラートからタイ国内のほかの場所や第三国へ移動する者もある（LSCW[2005: 18]）。

同県の主要産業が漁業であることを反映して、トラート県で働くカンボジア人の多くは漁業労働や水産加工、港の荷役など、漁業関連の仕事に従事している（LSCW[2005: 37]）。筆者が訪れたクロンヤイ港でもカンボジア人が働いていた。またバッククラン行政区長は、観光地であるチャン島の労働者の6、7割はカンボジア人であると推測している⁽¹⁹⁾。したがって、同県の主要産業はカンボジア人労働者によって支えられていることになる。

その他、商店やレストランの店員、建設労働者、家政婦、そしてなかには売春婦として働くカンボジア人もいる（LSCW[2005: 37-65]）。筆者がクロンヤイで立ち寄ったレストランの女性店員もカンボジア人で、毎日カンボジアから働きに来ていた。

トラートで働くカンボジア人の賃金は、2005年時点で月2500～4000バーツ（当時のレートで62.5～100米ドル）であり（LSCW[2005: 42-65]）、タイにおける法定最低賃金（地方では1日150バーツ前後、すなわち月換算で4000バーツ前後）と同程度か若干低い水準である。しかしカンボジアにおける未熟練労働者の賃金（2008年現在で月50米ドル程度）よりは高く、そのことがカンボジア人労働者をタイに向かわせている。ただし、カンボジア国内でも月収で100米ドルを稼ぐ労働者が珍しくないことを考えると、両国間の賃金格差はそれほど大きいとはいえない。

第2節 ポイペト＝アランヤプラテート国境ゲート

1. ポイペトの概要

ポイペトはカンボジア北西部のボンティアイミアンチェイ州に属する。同州の人口は約68万人（2008年現在）で（NIS[2008]）、人口が比較的に少ないタイ国境の諸州のなかでは例外的に人口が多い。平野が広がり農業に

適していることがその理由と考えられる。

同州を縦断する国道5号線は、ポイペトから州都（セレイサオボン郡；一般にはシソボンと呼ばれる）を経て、さらにトンレサップ湖の南西側を通過してプノンペンまで通じている。プノンペンからシソボンまでが359km、ポイペトまでが407kmである。2008年9月現在、5号線はシソボンとポイペトの間にあるひとつの橋と、ポイペトの街中の数kmが未改修で、プノンペンからポイペトへの所要時間は6時間程度であったが、その後それらの改修が完了し、2009年9月段階では所要時間はいくらか短縮されている模様である。

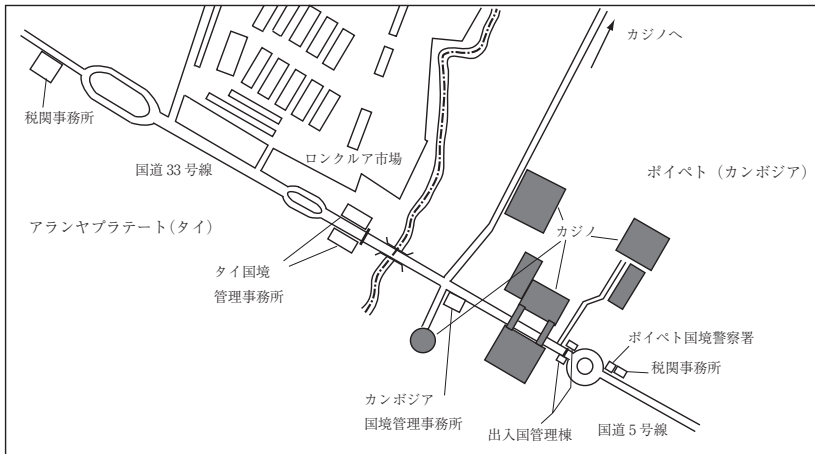
ポイペトとプノンペンとの間にはかつて鉄道が敷かれていたが、内戦のためにポイペトーシソボン間は破壊され、またシソボンーバツタンバン間は列車の運行が停止されている。しかしADBのローンによりこの路線を修復することが決まり（目標完成時期は2009年末とされているが、まだ完成していない）⁽²⁰⁾、完成すればバンコクとプノンペンを結ぶ列車が運行される可能性もある。

ポイペトはもともと行政区の名前であるが、都市としての様相をみせており、5号線沿いには小規模なホテルやゲスト・ハウス、各種店舗が並び、5号線の北側には住宅や商店が密集している。国境に沿った区域にはタイ人を主な顧客としたカジノが林立し（図3参照）、その周りにも商店が並んでいる。ポイペト行政区の1998年時点の人口は4万3000人で（NIS [2000]）、人口1万人前後が一般的なカンボジアの行政区のなかでは突出している。さらにその後も人口は急増し、2008年時点では約9万人に達している[NIS (2009)]。こうした発展をうけて、2008年12月には、隣接するニムット行政区と併せてポイペト市に昇格した⁽²¹⁾。カジノをはじめとする雇用機会と各種のビジネス・チャンス求めて、多くの人々が国内各地からポイペトへと流入していることがうかがわれる。

2. アランヤプラテートの概要

アランヤプラテートは郡の名前で、サゲーウ県に属する。サゲーウ県に

図3 ポイペトーアランヤプラテート国境ゲート



(出所) 筆者作成。

は大規模な製造業拠点は存在せず、農業や伝統的な手工業が主要な産業となっている。

アランヤプラテートからバンコク方面へ行くには、国道33号線から県道359号線に入り、さらにそれが合流する国道304号線をたどるのが便利である。バンコクまでの距離は250km程度であるが、県道359号線以外は4車線でコンディションもよく、所要時間は3時間半前後である。アランヤプラテートとバンコクの間には鉄道も敷かれているが、1日2本しか運行されていない。

国境のすぐ近くにはロンクルア市場という市場がある（図3参照）。後に詳しく述べるように、同市場内の商店の大半はカンボジア人の店であり、彼らは毎日ポイペトから市場に通っている。アランヤプラテート郡の中心部は国境から6km程離れており、国境周辺にはロンクルア市場以外の商業施設や工業施設は特に存在せず、またポイペトとは異なり住宅密集区域もみられない。

3. 国境における人とモノの動き

(1) 国境の概要

この国境ゲートの開門時間も午前7時から午後8時の間である。国境の概略は図3に示されている。ポイペト側では、東方から伸びてきた国道5号線の終点にロータリーがあり、その西側に道路を挟んで出入国管理棟が設置されている。出入国ゲートを過ぎると道の両側にカジノの建物がそびえ、さらに進むと道の左手（南側）にビザの発給などを行うカンボジアの国境管理事務所があり、右手（北側）からはカジノの集まる区域へ通じる道が分岐している。したがって、タイ側からカンボジアのカジノへはカンボジア側入国ゲートを通らずに行くことができる。さらに道を進み、橋（その下を流れる小川が国境となっている）をわたり終えたところにタイの国境管理事務所が建っている。国境管理事務所を抜けると右手にロンクルア市場の入り口がある。市場にはタクシーが待機しており、ここからタイ国内の各地に移動することができる。

(2) 輸出入

この国境でもカンボジアの大幅な入超である。カンボジア商務省のデータによれば（表1）、ポイペトを通じたカンボジアからタイへの輸出額は約226万米ドルであるのに対し、タイからの輸入額は2億5439万米ドルに上る。カンボジア―タイ間の貿易額に占めるシェアは、輸入で45%、輸出で14%であり、このゲートの貿易上の重要さがわかる。また、二国間全体の貿易額同様、このゲートを通じた貿易額も2006年から2007年の間に増加している。ポイペト税関の統計によれば、この国境を通じたタイからの主な輸入品は工業製品（オートバイ、乗用車・トラック、セメント、建設資材など）であり、主な輸出品は衣類・布地、水産物である。

タイからのトラックは、カンボジアへ入国して国境から約5kmまでの間に点在するトラック積替場まで荷物を運ぶ。そこで荷物はカンボジア側トラックに積み替えられ、国内各地へ運ばれる。トラック積替場はいずれも民間企業のもので、計11カ所設けられている。荷物を下ろしたタイの

トラックは、カンボジア側の荷物があればそれを積んでタイへと戻るが、多くは空荷で帰っている。ポイペトで入国してそのままベトナムまで荷物を運ぶトラック（いわゆるトランジット貨物）はない。

アランヤプラテート税関職員によれば、こうしてカンボジア側へ入国する貨物車両は1日100台前後である。カンボジアとベトナムとの間の主要な国境ゲートであるバベットにおける貨物車両の入国台数は1日40～50台前後であるから、カンボジアにとってポイペトが陸路では最大の輸出入ゲートであることがわかる。

ポイペトの国境管理事務所と税関の職員によれば、この国境ではカンボジアのトラックはタイ側には入れず、タイのトラックだけが国境を越えることができる状態にある⁽²²⁾。ただしアランヤプラテート税関の職員は、カンボジアのトラックのタイへの入国を禁じているわけではないと話しており⁽²³⁾、公式の規定がどのようになっているのかは不明である⁽²⁴⁾。

この国境においてもリアカーで荷物を運ぶカンボジア人が多数みられ、その数はハートレック＝チャムジウム間よりもはるかに多い。彼らはロンクルア市場の商品をポイペトに運んでくるだけでなく、ポイペト側からロンクルア市場へも商品を運んでいる。カンボジアの在サゲーウ領事によれば⁽²⁵⁾、ポイペト側からロンクルア市場へ運ばれるのは主に淡水魚や中古服であり、逆にロンクルア市場からポイペトへは海水魚や青果物が運ばれ、その一部はさらにカンボジア国内の各地へと輸送されている。カンボジア側トラックがタイ側へ入れないからこそ、リアカーが使われていると考えられる。

国境ゲート付近にスペースがないため、税関やカムコントロールによる荷物の検査は主にトラック積替場で行われている。なお、リアカーによる輸出入品は、カンボジア側では品目によっては課税されているが、タイ側では課税されていない⁽²⁶⁾。

(3) 出入国

表2に示したタイ出入国管理局のデータによると、2007年におけるこの国境でのタイ人の出国・入国者数はそれぞれ約123万人、カンボジア人

を含む外国人のパスポートを用いた出国・入国者数はそれぞれ約25万人であり、チャムジアム＝ハートレック間における出入国者数よりもはるかに多い。

ただしタイ人のカンボジア入国者の大半はポイペトのカジノのみに訪れていると推察される。なぜなら、上述のようにタイ側からカジノへはカンボジア側入国ゲートを通らずに行けるので、カンボジア側の統計ではカジノのみを訪れたタイ人は含まれず、タイ人の入国者は約4万8000人しかないからである。したがって、ポイペトのカジノへのタイ人訪問者は年間120万人弱に上ることになる。

ここでもカンボジア人がパスポートなしで越境できる制度がある⁽²⁷⁾。ひとつは国境通行証で、ポイペトが属するオーチュルウ郡の住民だけが取得できる。この通行証によりサゲーウ県とその西隣のプラーチンブリー県内に限り、7日間まで入国することができる。この通行証はポイペト国境警察署で2万里エル（約5米ドル）で取得でき、2年間有効である。これと同様の通行証はタイ側にも存在し、アランヤプラテート郡の住民だけが取得可能で、それによりカンボジアのボンティアイミアンチェイ州とその東隣のシエムリアップ州内に限り7日間まで入国することができる。

もうひとつは、臨時越境許可証で、1日だけかつロンクラア市場にだけ入ることができるいわば1日券である。この券は、カンボジア国民であれば誰でも、カンボジア側出国ゲートで1000リエル（約25米セント）で購入することができる。上述のようにリアカーで荷物を運ぶ労働者や、ロンクラア市場で働くカンボジア人はこの1日券を購入してタイに入国している。かつてはこの券だけで入国できたのだが、最近になってタイの当局はこの券で入国する者に対して、タイ側で作成する「出入国カード（immigration card）」なる顔写真入カードの保持を義務づけるようになった。ただし、タイ人のカンボジア入国に対しては1日券のような制度は設けられていない。

カンボジア側統計によると（表2）、2007年のポイペトからのカンボジア人出国者は約219万人にのぼり、その大半の185万人が1日券の利用者、すなわちロンクラア市場で働く人々あるいは同市場へ（から）荷物を運ぶ

人々である。

(4) CBTA の実施状況

この国境においても輸出入手続きのシングル・ストップ化についての具体的な計画は存在しない。ポイペト税関職員が挙げた実施の障害は、二国共同での貨物検査に必要な共同検査場 (CCA) の確保が難しいことである。カンボジアの出入国ゲートから国境管理事務所までの間の道路の両側はカジノの土地で、そこに検査場を設けることはできない。さらに、「タイ側のプライドが高い」から物事が前に進まない、との意見も聞かれた⁽²⁸⁾。しかしタイ側の税関職員は、私見としながらも、例えばシングル・ストップ化によって利権を失う人がいるといったカンボジア側の事情ゆえに当分は実現しそうにないと考えている⁽²⁹⁾。

車両の出入りについては、上述のように公式の規定は不明であるが、事実上タイ側のトラックがカンボジア側に入れる一方、その逆は認められていない。また一般乗用車やバスの出入りは事実上認められておらず、それを認める協定はまだ結ばれていない⁽³⁰⁾。しかし、2009 年 9 月に両国間で覚書が交わされ、相手国のトラックの入国を 1 日につき 40 台まで、入国範囲を限定せずに許可することとなった。カンボジア政府としては、今後、二国間の貿易を円滑化させる制度変更を加速化させる意向である⁽³¹⁾。

4. ポイペトの経済

(1) カジノ

ポイペト経済を象徴するのがカジノである。1999 年に最初のカジノがオープンして以降その数は増加し、2008 年 9 月現在、カンボジア国内で最も多い 8 カ所のカジノが営業している⁽³²⁾。コックコンの KKIRC と同様、客の大半はタイ人と推察される。

カジノは大きな雇用機会をもたらしている。ポイペトのカジノの従業員数データは得られなかったが、コックコンで 1 カ所のカジノが 1000 人程の従業員を雇用していることを踏まえると、ポイペトではカジノが 1 万人前

後の雇用場となっていると考えられる。また上述のように、カジノを訪れる客はコッコンでは推定で年間5万人程度であるのに対し、ポイペトでは120万人に上るとみられるので、ポイペトのカジノ産業の規模はかなり大きなものであると推察される。

さらに、コッコンとは異なり、ポイペトではカジノ客がカジノの外でお金を使うことによる効果も存在する。この点については次項で詳述する。

(2) ロンクラア市場

ロンクラア市場はタイ側にあるものの、以下にみるように事実上ポイペトの「出島」となっているので、敢えてここで詳しく紹介する。

ロンクラア市場は巨大な市場である。その面積は約25haで、細長い平屋の建物が100棟近くあり、おそらくは合計で1000以上の店舗が入居している。マーシッドとトゥオト（Murshid & Tuot[2005: 28]）によると、もともとカンボジア側にあった市場が、治安上の理由や商品越境時の高い課金を避けるために1998年にタイ側へ移ったものがロンクラア市場である。そのためか、タイ側にあるにもかかわらず、入居する店の経営者や店員のほとんどがカンボジア人で、前述のように彼らの多くは毎日カンボジア側から通っている。

この市場には日用雑貨といった非食料品を扱う店が多いが、特に目立つのは衣料品店である。売られている衣類にはバンコク方面から運ばれてきたものも多いが、カンボジア側からリアカーで運ばれてくるものも少なくない。カンボジア側から仕入れる衣類には第三国から来た中古服が多いが、プノンペンの縫製工場から流れてきた新品やポイペトで作られた商品もある。マーシッドとトゥオト（Murshid & Tuot[2005: 29-35]）によると、ポイペトには零細な縫製業者が多数存在し、タイ側から仕入れた布地を用いてポイペトやその近隣の小規模な工場で服を生産し、それをロンクラア市場で販売している。実際、市場内で筆者が見学したある店では、ポイペト製だという短パンが300パーツで売られていた（ちなみにプノンペン製の短パンは380パーツであった）。このポイペト製短パンは、製品ラベルが一切ついていないほか、縫製がやや粗雑で、プノンペン製のものに比べ

でも質が見劣りした。この店の店主によれば、ポイペトの縫製業者は一般メーカーの製品の模倣品をつくることが多い⁽³³⁾。こうしてカンボジアから持ち込まれてロンクルア市場で売られる衣類は、一般のタイ人買物客や外国人観光客が買い求めるだけでなく、タイ側の商人に買い取られてタイ国内で販売されるか第三国へ輸出されている（Murshid & Tuot[2005: 30]）。

こうした衣類を除けば、市場で売られている商品の大半はタイ側で仕入れられたものとみられるが、ロンクルア市場はカジノと並んでポイペトの人々にとって大きな雇用の場となっている。同市場で働くカンボジア人の数はポイペトからの出国者数により推測できる。ポイペトでの1日券を利用した出国者数は上掲の通り年間約185万人であるが（表2）、1日券ではロンクルア市場にしか行くことができないので、そのほとんどは同市場で働いていると考えられる（買い物のためだけにこの市場へ行くカンボジア人は少ない）。したがって、もし各自が市場へ毎日行くとすれば、最大で約5000人がロンクルア市場へ働きに行っていることになる⁽³⁴⁾。このなかにはポイペトからリアカーで同市場へ荷物を運ぶ労働者も含まれているが、彼らの仕事もこの市場があるからこそ成り立っている。

ロンクルア市場は卸売市場の機能も果たしており、同市場で仕入れた商品をタイ国内の他地域やカンボジア側で販売する商人も存在する。しかし、この地でこのような大型市場が成立するのはカジノがあってこそのことと考えられる。というのも、この市場の客の多くはカジノ帰りのタイ人であるとみられるからだ。カジノから帰る客を乗せた大型バスが次々と市場へと入ってくる光景がそれを物語っている。アランヤプラテート自体はそれほど大きな街ではないので、仮にカジノがなければそれほど多くのタイ人がロンクルア市場を訪れるとは考え難い。

同市場で働く労働者の賃金はカンボジア国内の一般的な水準よりも高いである。例えば市場内のあるコンビニエンス・ストアとレストランの店員の月給はともに3000バーツ（約90米ドル）である⁽³⁵⁾。1日当りに換算すれば（週休1日としても）約120バーツで、サゲーウ県の法定最低賃金160バーツよりは低いが、プノンペンの縫製工場労働者の残業代などを含む一般的な月給（70米ドル前後）よりも高い。ただしこのレストランの

店員によればポイペトで働いても賃金は同程度であり、市場内の賃金が高いわけではない。誰でも1日券を使って入国してロンクルア市場で働くことができる以上、同市場とポイペトとで賃金水準が同等になるのは当然のことでもある。

(3) 越境労働力

ロンクルア市場で働く労働者以外にも、サゲーウ県内にはカンボジア人労働者が存在する。同県内のみのデータは得られなかったが、カンボジアの在サゲーウ領事によれば⁽³⁶⁾、タイ政府に登録されたカンボジア人労働者はタイ全体で10万人前後で、近年ほぼ一定水準にある。それ以外に未登録の（それゆえ違法な）労働者が多数存在し、タイ政府当局はそうした未登録労働者を摘発すると、最終的にはカンボジアへ送還する。同領事によれば、ポイペトを通じて送還されるカンボジア人が1日で100人に達するときもあり、未登録労働者の多さがうかがわれる。

また同領事によれば、カンボジア人建設労働者の賃金はバンコクであれば1日120から150バーツ、サゲーウ県内では100から120バーツで、やはりタイの最低賃金よりも低い。ちなみにこのサゲーウ県内での賃金は上掲のロンクルア市場の店員の賃金と同水準である。

(4) オーニアン SEZ⁽³⁷⁾

従来、ポイペトにはロンクルア市場向けの縫製業以外には製造業の拠点は存在しなかったが、最近SEZが1ヵ所設置された。ポイペト・オーニアンSEZと名付けられたそのSEZは、ポイペトの街の中心部から北東へ直線距離で約10kmに位置する。同SEZを開発したのはチャイチャイ・インベストメント社（Chhay Chhay Investment；以下、CCI社）という開発業者（developer）で、中国系カンボジア人のオム・チャイ氏（故人）がその創業者である。

同社の計画によれば、住居区域を含む389haの用地を5期に分けて開発する。2008年9月に筆者が現地を訪れた時点では、52ha・60区画の第1期用地の整地はほぼ終わり、入居第1号の工場の基礎工事に着手したとこ

ろであった。さらに SEZ の入り口には管理棟（ここに税関などの出先機関が入居し、SEZ 内企業向けにワン・ストップ・サービスを行う）がすでに建設されていた。電力はタイから送電される。

2008 年 9 月時点で同 SEZ は 2 社と入居契約を結んでいた。ともに、指輪などの宝飾品を入れる箱を生産するタイの企業である。両社とも原材料はタイ側から仕入れ、製品もタイあるいは第三国へ輸出する計画である。その他、CCI 社に照会があった企業としては、バッテリー・メーカー（タイ）、靴メーカー（中国）、縫製メーカー（中国）などがある。

同 SEZ の難点はアクセスの悪さである。ポイペトの中心部から同 SEZ までの道路は未舗装で、筆者らが 2008 年 9 月に同 SEZ を訪れた際も道はぬかるみ、ポイペトの中心部から同 SEZ まで 15km 程度の道に 40 分余りを費やした。

しかし、仮にこの道路が舗装されても、ポイペトの街中は人やオートバイで混雑しており輸送ルートには向かない。そこで CCI 社はポイペトの街を迂回する経路でタイと同 SEZ とを結ぶことを考えている。同 SEZ から 4～5 km 北西に位置するオーニアン国境ゲート（現在は国境管理事務所が置かれておらず、地元住民しか利用できないが、ポイペトと異なりカンボジア側の貨物車両がタイ側へ入ることも認められている）をポイペトと同様の国際国境検問所に格上げし、そこを通じて SEZ とタイの間の物資輸送を行うことが計画されている。タイ側の幹線道路からオーニアン・ゲートまでの道路はすでに完成している。同ゲートから SEZ までの道路は CCI 社の資金で整備が進められており、拡幅は済み、舗装を残すのみである。この道路をさらに南下させて国道 5 号線につなげる計画もある。さらに、CCI 社はオーニアン・ゲート付近に商業地区を建設する計画をもっており、すでに用地を確保し整地を終えている。その他、オーニアン SEZ の南方では Holiday という民間企業が空港を建設中で（既存の未舗装の滑走路を舗装するもの）、これが完成すれば、プノンペンやバンコクからポイペトへの交通の利便性が増す。

ポイペトの政府関係事務所の職員もオーニアン・ゲートの格上げには非常に前向きで、それにより貨物は基本的にオーニアンを通じて出入りさせ、

ポイペトは観光客専用のゲートとする構想をもっている⁽³⁸⁾。ただし同ゲートの格上げはカンボジア側だけで決められることなく、タイ政府との協議が必要である。

第3節 カンボジアのタイ国境地域の経済開発の可能性と課題

1. 工業開発

カンボジアの国境地域には従来、製造業の発展がみられず、製造業はプノンペンに集中している。さらにプノンペン郊外に設置されたプノンペンSEZは2008年8月段階でもすでに数十の企業と入居契約済みで⁽³⁹⁾、ポイペトやコックコンのSEZよりもはるかに人気が高い。プノンペンに次いで大規模な工業開発が計画されているのがシハヌークビルである。シハヌークビル港はカンボジアで唯一、コンテナ船が出入りできる港であり、同港周辺は輸出品生産には好適の立地である。シハヌークビルにはこれまで製造業の集積はみられなかったが、SEZ委員会の資料によれば、港に隣接したシハヌークビル港SEZ（2009年着工予定）をはじめ、計5つのSEZが計画されている。

しかし、プノンペンやシハヌークビルといった「非国境」地域に比べて、コックコンやポイペトのような国境地域には、自国のもつ長所と、国境を接する相手の国の長所をともに活用できるという優位性がある。コックコン、ポイペトのSEZについていえば、タイ側のインフラを活用できることが大きな強みである。具体的には、その第1がタイからの安価で安定的な電力供給である。カンボジアの電力は小規模で非効率な発電所によって発電されているために料金が上がるが、タイ国境地域では、タイから電力を購入することで低価格の電力が安定的に確保できる。すでにコックコン州の一部とポイペトはいずれもタイから電力供給を受けており、それぞれのSEZも電力はタイから購入する予定である。

第2が、タイの整備された道路と港を利用した物資の輸送である。タイ国境に製造拠点を置くことで、よく整備されたタイの道路を通じて商品をタイの港まで運び、第三国へ輸出することができる。例えばポイペトは、タイの主要輸出港であるレムチャバン港まで250kmで、車で4時間もかからない。距離的にはプノンペン―シハヌークビル港間と大差ないが、レムチャバン港には大型コンテナ船が発着でき、シハヌークビル港発の船のようにシンガポールや香港で大型船に積み替えることなく、先進国市場へ直接、商品運ぶことができる。CCI社自身も、同SEZのパフレットで、レムチャバン港へのアクセスの良さをオーニアンSEZの利点としてアピールしている。コックコンの物流条件はポイペトよりは劣る。コックコンの国境地域には貨物船が使える港はない。トラート側にも小さな港しかなく、タイ側の港を利用するとすればレムチャバン港になるが、コックコンからレムチャバンまでは約350kmある。さらに、国境からトラート県中心部までの区間は道幅が狭く、大型トラックが大量に往来するには適していない。ただしトラート県政府はこの区間を4車線に拡幅する計画をもっており⁽⁴⁰⁾、この問題は改善される可能性がある。

しかしこれら国境地域の工業開発には課題も多い。第1に、カンボジア側のインフラ整備が不十分であることだ。タイ側のインフラを活用できるとしても、カンボジア国内で生産を行う以上、カンボジア側のインフラも最低限は整備する必要がある。ポイペトのオーニアンSEZとオーニアン国境ゲートを結ぶ道路がその一例である。全般的なインフラ整備状況においては国境地域よりもプノンペンやシハヌークビルの方が優れている。インフラ整備のネックとなるのはカンボジア政府の財政難である。小規模なインフラ整備は民間頼みにならざるを得ず、事実、上述のように両国境地域とも道路の整備はSEZ開発業者の資金によって行われている。しかし、潤沢な資金を調達できかつリスクをとれるような民間企業がいつでも現れるわけではない。

第2の課題は居住環境の改善である。現地工場に本社や先進国の親会社から幹部スタッフや技術者が派遣される場合、現地工場周辺が、彼らが満足できるような居住環境を備えていることが望ましい。しかしこの点では

コックコンとポイペトは大きく劣り、生活道路や上下水道、通信の質、消費生活や娯楽の充実度など、いずれをとっても、プノンペンには遅れをとっている。ポイペトは治安の悪さも指摘されている。

第3の課題は、特にコックコンでは労働者の募集に困難が伴うと予想される点である。コックコンは人口が少ないため、他地域から労働力を呼び込まなければ大量の労働者を雇用することは難しい。カンボジア人が仕事を求めて遠隔地へ移住することは珍しくはないが、人口が多く工場労働者のプールがすでに存在するプノンペンに比べると、コックコンでの労働者募集には労力がかかるであろう。

こうした問題が理由か否かは定かではないが、事実、最も期待されるタイ企業による投資は低調である。上述のようにオーニアン SEZ ではタイ企業がいち早く入居契約を結んでいるが、SEZ 自体はオーニアンもコックコンもカンボジア企業によるものである。低賃金で雇用できるカンボジア人労働者が大規模にタイに流入していることや、タイとカンボジア国内の賃金格差がそれほど大きくはないということが、タイ企業が生産拠点をカンボジアに移す利点を小さくしているのかもしれない。

SEZ とそれに入居する企業といったいわば外來の主体による工業開発だけではなく、当該地域にすでに存在する製造業が発展する可能性もある。例えば、先に紹介したようにポイペトには零細縫製業者が存在するが、現在のようにラベルもない粗雑な製品を生産するのでは発展に限界があるとしても、よりフォーマルな形で、消費地の企業とも密接に連携し、質を備えかつ需要に即した製品を生産することで、販売先拡大や単価上昇が実現するかもしれない。

2. 商業・観光開発

商業あるいは観光面での開発においても、タイ国境地域は優位性をもっている。それは所得水準が相対的に高く、それゆえ購買力の大きいタイ国民を相手にしたビジネスを展開しやすいという点である。実際、コックコン、ポイペトのカジノはタイ人をターゲットにしたビジネスである。また、上

述のようにコッコンではリゾート・ホテルも計画されているが、それもタイ人を主な顧客として念頭においているであろう。

ただし、コッコン、ポイペトが観光業によって大きく発展することは容易ではないであろう。ポイペトについては、特筆すべき自然や史跡といった観光資源がないため、カジノのような娯楽施設によって集客をはかるしかない。しかし、カジノという特殊な娯楽に対する需要が持続的に成長していくことは考え難い。コッコンは海と山があるため観光開発のポテンシャルは高く、一部ではリゾート整備も行われている。しかし、より洗練されたタイ国内のリゾートに伍するような魅力をもたせるには、時間がかかるであろう。

上述のようにカンボジア政府はポイペトを観光客専用の国境ゲートに特化させる構想をもっているが、そのことがポイペト自身の経済にプラスになるかどうかは不透明である。仮にタイーカンボジア間で観光用車両の乗り入れが認められるようになれば、カンボジアを訪れるタイ人観光客は増えるであろうが、ポイペトが単なる通過点となる可能性もある。同じことはプノンベンからポイペト、さらにバンコクにつながる鉄道の敷設・改修（第2節参照）についても当てはまる。

商業面では、タイ側にあるが実質的にはポイペトの出島ともいえるロンクルア市場がタイ人の購買力を取り込んで発展し、カンボジアの商人や労働者に収入をもたらしている。しかし、ロンクルア市場の賑わいも上述のようにカジノあってのものだとすれば、同市場が現在の形のままさらに発展していくことは難しいであろう。カジノでの遊興以外の目的でカンボジアを訪れたタイ人観光客が市場に立ち寄ることは期待できるが、多くの観光客を魅きつけるには、衣料品や日用品を主体とする現在の市場の商品構成から脱却する必要があるであろう。

3. カンボジア政府の役割と二国間関係の影響

(1) カンボジア政府の役割

タイ国境地域の経済開発におけるカンボジア政府の役割は限定的であ

る。すでに述べたようにインフラ整備では民間企業が重要な役割を果たしているほか、電力は隣国から購入するだけである。また工業開発にしても、例えばSEZの設置は完全に民間企業のイニシアティブに任されている。すなわち、カンボジアのSEZは基本的に民間企業のプロジェクトを政府が承認するものに過ぎない。政府が直接的に関与するSEZは、シハヌークビル港SEZのみである（港湾公社がその事業主体であるほか、用地整備には日本のODA資金が充てられる）。SEZが国境地域に比較的多く集まっているのは、単に民間デベロッパーがそこに地の利を見出した結果である。この意味でも、これまでのところカンボジア政府は主導権をもって国境地域の経済開発を進めているわけではない。

ただし、民間任せという状況は、国境地域に限らずカンボジア経済全体について当てはまる。それは政府の財政難や人材難からくる政策実行能力不足の結果であり、また同政府の市場経済重視の政策の反映でもある。政府の関与が好ましい結果をもたらすとは限らないが、政府の強力な後押しがないなかでは、国境地域の経済開発は緩慢にしか進まないことが予想される。

(2) 二国間関係の影響

冒頭でも述べたようにカンボジアとタイとの関係は必ずしも良好ではないが、タイ政府はカンボジア側の国境地域の開発に一定の役割を果たしてきた。上述のようにタイ政府はコックコンの国道48号線の改修に資金援助を行ったほか、コックコンの工業団地のフィージビリティ・スタディ（F/S）にはタイ工業団地公社（IEAT）が協力した（恒石[2007: 56]）。

しかし、ときに両国政府間の対立が国境地域の経済に悪影響を与えている。例えば、2008年のプレアビヒア問題の勃発以降、ポイパトではタイ人のカジノ客が大幅に減少した⁽⁴¹⁾。恐らく、タイ人はカンボジアで嫌がらせを受けるのではないかと不安を感じて、カンボジア行きを敬遠したものとみられる。

こうした悪影響は当の問題が終息すれば解消され则认为られるが、それ以上に根深いと思われるのは、恐らくは両国の政府あるいは行政レベル

に存在するとみられる相互不信である。すでにみてきたように、CBTAの実施に進展がみられないことについて、両国の政府職員の間からは相手国側に非があるかのような発言がたびたび聞かれた。CBTA 実施の真の障害が何であるかについて十分に論じるだけの情報は得られなかったが、こうした相互不信は明らかに CBTA 実施の妨げとなるであろう。

おわりに

本章で取り上げたふたつの国境地域は、タイ人の購買力とカンボジアの低賃金労働力を軸にして経済的な関係を取り結んでいる。それが明白なのがコックンで、カンボジア側がカジノを通じてタイ人の購買力から利益を得ている一方、タイ側はカンボジアの低賃金労働力から利益を得ている。ポイペトではカンボジア側の積極性が目立ち、カジノだけでなく、タイ側にあるロンクルア市場を通じて、カンボジアの商人や労働者がタイ人の購買力の恩恵を受けている。

今後、これらの地域で可能性をもつのは、タイのインフラを活用した工業の発展である。特にポイペトはレムチャバン港という大型港までのアクセスがよいという利点をもつ。タイ側のインフラはほぼ整っているので、鍵を握るのはカンボジア側の（居住環境も含めた）インフラ整備であるが、カンボジア政府の財政難と民間依存の姿勢がそのネックとなる。

カジノとそこから派生する商業や観光業は、今後もこれら国境地域の経済の軸となるであろうが、それらが今後急激に発展していくことは想像し難い。商業や観光面でさらに発展するには、より幅広い層の客にアピールするようなビジネスが求められよう。

いずれにしても、これらタイとの国境地域の今後の発展とそのあり方は、国境の通関手続きの簡便化や車両乗り入れ自由化が実現するか否かに大きく依存する。前述のように車両の相互乗り入れが部分的に始まるなど、その取り組みは徐々に進んでいるが、両国間の関係改善が進まないうちは、CBTA の実施には時間がかかるものと予想される。

【コラム：タイ・カンボジア国境—プレアビヒア寺院を巡る衝突—】

プレアビヒア寺院（タイではカーオ・プラウィハーン）は、カンボジアの北部とタイの北東部の間を東西に走るダンレック山脈上の切り立った崖の上にある。9～12世紀に建立され、ヒンズー教の聖地として崇められてきた。2008年7月7日、カンボジアの申請に基づき、ユネスコは同寺院を世界文化遺産として登録することを決定した。カンボジアは国をあげてこれを歓迎したが、以前から同寺院およびその付近の領有権を主張してきたタイは激しく反発した。2008～2009年にかけて、この対立は死傷者を伴う武力衝突にまで発展し、二国間関係に大きな影をさしている。

両国のプレアビヒア寺院を巡る問題は、カンボジアがフランスの支配下にあった20世紀初頭にさかのぼる。1904年に行われたタイとフランスの間の国境交渉で、プレアビヒア寺院周辺部については、ダンレック山脈の分水嶺を国境とすることが合意された。1907年には国境条約が締結され、フランスにより地図が作成されたが、翌年公開された地図には、プレアビヒア寺院はカンボジア領と記載されていた。タイは、1934～1935年に実施した独自の調査により、寺院がダンレック山脈の分水嶺よりもタイ側に存在することを確認したが、特段、新たな条約締結を訴えたりすることはなかった。ゆえに、寺院および寺院の周辺部は事実上カンボジア領として容認されてきた。

しかし、第二次世界大戦以降、タイがしばしばこの地域に警備兵を派遣するようになり、対立が顕在化した。カンボジア独立後の1958年には、両国は寺院問題を含む諸対立から国交断絶の危機にまで陥った。カンボジアが事態を国際司法裁判所（ICJ）に訴えたところ、ICJは1962年6月にプレアビヒア寺院がカンボジアの主権下の領土に位置することを認めた。タイは判決に不満を表明しつつも、同年9月に寺院に駐屯する軍隊などを撤退させた。

プレアビヒア寺院本体の領有権を巡る国際法上の問題はこのICJ判決で決着がついている。しかし、判決は国境線の画定について触れておらず、国境問題は未決着のまま、現実にはタイの主張する分水嶺に沿った国境による地図とフランスが作成した地図との違いがもたらす、約4.6km²の係争地域を巡り、その後も合

意には至っていない。なお、カンボジアとタイは、1997年に共同国境委員会を設置し国境画定作業に関する議論を重ねている。2000年には政府間覚書を締結し、1904～1908年の条約や地図に従って今後の国境画定作業を実施することで合意し、係争地域については両国とも変更を加えてはならない旨を確認している。

2007年にカンボジアがプレアビヒア寺院を世界遺産として登録しようとしたとき、周辺の係争区域を含む申請をしようとしたことから、タイが難色を示し承認が見送られた。その後両国は話し合いをもち、2008年6月18日付けの共同声明では、タイ政府は寺院が建つ地域と周辺の係争区域とを分けて、寺院が建つ地域のみで申請であればカンボジアの単独での申請を容認することが合意された。しかし、このことが明らかになるや「国土を売却するに等しい行為である」、「カンボジア支持と引き換えに、政府は何らかの利権を得ているに違いない」と主張するタイ国内の反政府キャンペーンを刺激するに至り、両国政府はプレアビヒア寺院付近の国境ゲートを閉鎖せざるを得なくなった。

2008年7月7日に寺院の世界遺産申請は承認されたが、反発するタイの反政府キャンペーンの影響で寺院周辺が混乱してしまったため、7月15日に国軍が投入され、軍事的緊張が高まった。事態を収拾すべく、相次いで両国の外相会談や国軍関係者の会合もたれたが、大きな進展がみられない状態が続いた。なぜなら、当時タイ国内は反政府キャンペーンのデモによる混乱のきわみにあり、実質的な交渉が不可能であったためである。膠着状態が続いたのち、プノンペンで開催されたタイのソンポン外相とカンボジアのフン・セン首相との交渉が決裂した後の10月15日についに銃撃戦が起き、カンボジア軍兵士3人の死者を含む多数の死傷者を出すに至った。

銃撃戦直後の2008年11月に開催された国境画定委員会では、平和裏に国境を画定する作業を進めていくこと、両軍を撤退させることが話し合われ、事態は一応の平静を取り戻したかにみえた。しかし、翌12月にタイの政権が交代した後も、依然として両国の軍隊は寺院の周辺で対峙し続けた。2009年4月2日には、再度の銃撃戦でタイ軍兵士3人、カンボジア軍兵士2人が死亡し、寺院脇の市場が全焼している。その後、大規模な衝突こそ避けられているものの、タイ側の一部の市民が国境周辺で過激なデモや集会を繰り返しているため、寺院周辺での緊

張は継続している。

カンボジアでは、2003年に「アンコールワットはタイのもの」とタイの女優が発言したという報道をきっかけに、大規模な反タイ暴動が起きたことがある。国境を隣接する二国間関係は、領土を奪い合った長い過去の歴史があり、常に複雑な国民感情に見守られている。プレアビヒア寺院の問題が未解決な状態のまま、2009年11月には2006年にクーデタで政権を追われたタイのタクシン元首相がカンボジアのフン・セン首相の経済顧問に任命されたことに起因して両国の大使が召還されるなど、両国間の政治的緊張は続いている。プレアビヒア寺院問題にまつわるタイ・カンボジア二国間関係の緊張をどのように解決していくのかは、今後の南部経済回廊およびタイ・カンボジア国境地域の開発協力に向けた試金石となるであろう。

(初鹿野直美)

〔注〕

- (1) 世界のカジノとカジノ産業についての情報を提供している Gaming Floor のウェブサイトによれば、2008年9月現在、カンボジア国内には27のカジノがあり、そのうち15カ所はタイ国境またはベトナム国境の街に位置する(2008年9月25日参照)。
- (2) 本章が対象とするボイペト、チャムジアム以外に、プルム(バイリン市)、ドーン(バタンバン州)、オースマイツ(ボンティアイミアンチェイ州)、チョーム(ウッドミアンチェイ州)がある。
- (3) コッコン州の州都は、正式にはカマラ・プーメン市である。しかし、現地の市民の間でも、そのようには呼ばれていないため、本章では単に「州都」と呼ぶこととする。
- (4) 同グループのコッコン SEZ(後述)のパンフレットを参照した。
- (5) KKIRC のウェブサイトに基づく(2008年9月25日参照)。
- (6) コッコン州公共事業・運輸局長からのヒアリングによる(2008年9月9日)。
- (7) カムコントロールとは商品の品質や表示などの検査を行う商務省の下部組織であり、輸出入品の検査のために国境検問所(check point)にもその支所が置かれている。
- (8) バッククラン行政区長からのヒアリングに基づく(2008年9月9日)。
- (9) クロンヤイ税関職員達からのヒアリングによる(2008年9月8日)。
- (10) バッククラン行政区長からのヒアリングに基づく(2008年9月9日)。
- (11) ホテル前の商店街(これも L.Y.P. グループのもので店が賃貸されている)にある食堂の店員からのヒアリング(2008年9月9日)によれば、以前はホテル内に食堂がなく、ホテル客はホテルの外で食事をしたためその店は大繁盛であったが、ホテル内にレストランができたことで客が大きく減少したという。
- (12) 人口センサスによれば、バッククラン行政区の人口は、1998年には1万276人、

2008 年には 1 万 2236 人であった (NIS[2000, 2009])。

- (13) KKIRC のウェブサイトに基づく (2008 年 9 月 25 日参照)。
- (14) カンボジア開発評議会 (CDC) のウェブサイト (2008 年 7 月 17 日参照)。
- (15) SEZ の承認などに関する業務を担う SEZ 委員会の資料に基づく。その他の SEZ は、シハヌークビルに 6 カ所、プノンベンに 1 カ所、他の海港付近に 2 カ所、その他内陸部に 5 カ所設置されている。
- (16) SEZ 内投資企業にしか適用されない税制上の優遇措置は、輸入に際しての付加価値税の免除である (カンボジア開発評議会のウェブサイト, 2008 年 7 月 17 日参照)。
- (17) SEZ 委員会副委員長ヒアン・ソパウリン氏からのヒアリングに基づく (2008 年 8 月 8 日)。
- (18) 時事通信社 JOIN21 (2009 年 3 月 2 日付け)。
- (19) 2008 年 9 月 9 日のヒアリングに基づく。
- (20) *The Cambodia Daily, Weekly Review* (Feb 18 to 22, 2008) .
- (21) Sub Decree No.232 on Establishment of Poy Paet Municipality, Banteay Meanchey Province (December 30, 2008).
- (22) ボイペト国境管理事務所での税関職員からのヒアリング (2008 年 9 月 18 日) に基づく。
- (23) アランヤプラテート税関職員からのヒアリング (2008 年 9 月 19 日) による。
- (24) 他方で、マーシッドとトゥオト (Murshid & Tuot[2005: 28]) によれば、タイ側当局は、カンボジアのトラックが最低限の基準を満たしていない (例えば多くのトラックはナンバー・プレートさえもつけていない) ことを、カンボジアのトラックの入国を認めない理由として挙げている。
- (25) ヒアリングは 2008 年 9 月 19 日に行われたものである。
- (26) カンボジア側の情報は在サゲウ領事から、タイ側の情報はアランヤプラテート税関職員からのヒアリング (ともに 2008 年 9 月 19 日) に基づく。
- (27) 以下に示した越境制度の内容は、ボイペト国境管理事務所職員からのヒアリングに基づく (2008 年 9 月 18 日)。
- (28) ボイペト国境管理事務所職員からのヒアリングによる (2008 年 9 月 18 日)。
- (29) アランヤラテート国境管理事務所職員からのヒアリングに基づく (2008 年 9 月 19 日)。
- (30) ボイペト国境事務所職員からのヒアリング (2008 年 9 月 18 日) に基づく。
- (31) 新華社通信 (英文電子版), 2009 年 9 月 17 日付け。
- (32) Gaming Floor のウェブサイトを参照した (2008 年 9 月 25 日)。
- (33) ロンクルア市場にある店の店主からのヒアリングによる (2008 年 9 月 19 日)。
- (34) ただしこの推定値はいわば上限値で、1 日券による出国者数のカウント方法が不明なため確かな推定はできない。例えば、マーシッドとトゥオト (Murshid & Tuot[2005: 47]) によれば、1 日券 1 枚で 1 日に 3 回まで国境を越えられるが、もし国境を越えるたびに出国者としてカウントされているならば、重複が生じる。また、もし 1 日券の発行枚数を出国者数としてカウントしているとしても、3 回を超えて出国する人は 1 日に 2 枚以上の 1 日券を購入しているはずなので、やはり人数が重複してカウントされることになる。それでも、店舗数が 1000 もあるならば、数千人規模のカン

ボジア人が同市場で働いているとみなすことは妥当といえよう。

- (35) 当該店員からのヒアリングによる (2008年9月19日)。
- (36) カンボジアの在サゲーウ領事からのヒアリングに基づく (2008年9月19日)。以下の出稼ぎ労働者とその賃金に関しても同様の情報源に基づく。
- (37) 以下のオーニアン SEZ とその周辺の開発事業に関する情報は、CCI 社スタッフからのヒアリングに基づく (2008年9月18日)。
- (38) ボイベトの国境管理事務所並びに税関の職員からのヒアリングによる (2008年9月18日)。
- (39) プノンベン SEZ スタッフからのヒアリングに基づく (2008年8月18日)。
- (40) トラート県・開発戦略グループのスタッフからヒアリングによる (2008年9月8日)。
- (41) カンボジア在サゲーウ領事からのヒアリング (2008年9月19日) によれば、タイ人の土・日のカジノ訪問者は、問題勃発以前は1日6000～7000人いたが⁸、問題勃発直後 (2008年7月) にはほぼゼロとなり、2008年9月時点でも3000～4000人程度にしか回復していない。

〔参考文献〕

〈日本語文献〉

- 恒石隆雄[2007]「タイの近隣諸国への経済協力と国内地域開発の新展開」(石田正美・工藤年博編[2007]『大メコン圏経済協力』情報分析レポート No. 4, アジア経済研究所, 34-61 ページ)。

〈外国語文献〉

- Legal Support for Children and Women (LSCW) [2005] *Needs Assessment and Analysis of the Situation of Cambodian Migrant Workers in Klong Yai District*, Trad, Thailand.
- [2006] *Survey of Cross-Border Migration through and from Koh Kong Province to Trat*, Thailand.
- Ministry of Tourism[2008] *Tourism Statistics Annual Report 2007*, Phnom Penh.
- Murshid K. A. S. & Tuot Sokphally[2005] “The Cross Border Economy of Cambodia: An Exploratory Study,” *Working Paper 32*, Cambodia Development Resource Institute, Phnom Penh.
- National Institute of Statistics (NIS)[2000] *General Population Census of Cambodia 1998 Village Gazetteer*, Phnom Penh.
- [2008] *General Population Census of Cambodia 2008 Provisional Population Totals*, Phnom Penh.
- [2009] *General Population Census of Cambodia 2008 National Report on Final Census Results*, Phnom Penh.

〈ウェブサイト〉

- カンボジア開発評議会 (Council for Development of Cambodia), Cambodia Investment Information: <http://www.cambodiainvestment.gov.kh/>

Gaming Floor: http://www.gamingfloor.com/Asian_Casinos.html

Koh Kong International Resort Club: <http://www.kohkonginter.com/>